

Hvem tænker på bussen, når der planlægges skinner?

Af: Lise Bjørg Pedersen, sekretariatsleder i Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik

Investeringer i højklassede skinnebårne løsninger er nødvendige, hvis den kollektive trafik skal være en attraktiv mobilitetsform i fremtiden og afhjælpe den stigende trængsel i byerne. Men potentialet for de skinnebårne løsninger udnyttes ikke fuldt ud, medmindre bussen kommer til at spille en helt anden rolle i selve planlægningen. Det slår en ny analyse fra DI og 3F fast

Hvad betyder det egentlig for bustrafikken, når der etableres letbane og metro? Det er hovedspørgsmålet i en analyse, som COWI har udarbejdet for DI og 3F. Ved at undersøge metroen i København og letbaner i Aarhus, Odense, i Ring 3 og i Bergen i Norge har COWI fået indsigt i beslutningsprocesser, erfaringer og læringspunkter fra alle de danske eksempler. Analysen har også undersøgt BRT-løsningerne i Aalborg og Malmø. Selvom BRT ikke er en skinnebåren løsning, så kan det betragtes som højklasset kollektiv trafik, med mange af de samme udfordringer som både metro og letbane.

Analysen har vist, at erfaringer fra et projekt ikke uden videre kan overføres til et andet, da forudsætningerne for hvert projekt adskiller sig fra de andre. Alligevel træder der på baggrund af udredningen fem generelle anbefalinger frem:

Formuler fælles visioner og mål

Der bør i projekterne tidligt formuleres klare, fælles visioner og mål, som alle involverede parter anerkender og arbejder for. Visionerne bør som udgangspunkt omfatte den samlede kollektive trafik. Det er vigtigt, at parterne i fællesskab arbejder for at integrere den nye løsning i det samlede kollektive trafikssystem. Optagethed af at opnå en beslutning om de højklassede systemer gør, at bustrafikken først sent tænkes ind, hvilket ikke giver de bedste forudsætninger for gode løsninger.

Vær realistisk omkring driftsøkonomien

Forvent ikke at kunne give den kollektive trafik et markant betjeningsmæssigt løft inden for den samme driftsøkonomiske ramme. Nye højklassede løsninger er oftest dyrere i drift end traditionelle busser, så hvis kravet er, at driftsudgifterne ikke må stige, skal der findes ressourcer i den resterende kollektive trafik. I så fald vil nogle få en bedre betjening med det højklassede produkt, mens andre må finansiere det gennem serviceforringelser i det øvrige net. Det er vigtigt tidligt i processen at sikre et realistisk og tilstrækkeligt økonomisk råderum til at kunne indfri projektets ambitioner og mål og til at sikre, at den øvrige kollektive trafik ikke forringes markant som følge af fejlestimeringer.

Konkretiser bustilpasningen tidligt

En tidlig afklaring af den økonomiske ramme for bustilpasningen, giver tid til at gennemføre grundige analyser og planlægning af de justeringer af busnettet, som sammen med den nye løsning giver bedst betjening af passagererne. Det vil styrke præcisionen, når det handler om at vurdere effekterne af det samlede forslag, men det vil også gøre det muligt at vurdere, om det kan være en fordel at tilrettelægge og indlede en tilpasning af nettet i årene forud for åbningen af den nye løsning. Det kan betyde, at overgangen bliver logisk, mindre omfattende og understøtter de samlede mål om skift og rejseveje. En tidlig detaljering af bustilpasningen vil endvidere styrke mulighederne for dialog med brugerne og give tid til en god, lokal informationsindsats i forløbet op til åbningen af den nye løsning.

Udarbejd investeringsplaner for tilpasning af al trafik

Som en del af anlægsprojektet med den højklassede løsning indrettes de kommende standsningssteder. Nogle af standsningsstederne vil imidlertid ende med at blive større knudepunkter, hvor tilpasningen af hele knudepunktet til den nye løsning ikke udgør en del af selve anlægsprojektet. Disse steder er der brug for supplerende tiltag, som den pågældende kommune, alternativt ejeren af arealet, har ansvaret for at gennemføre.

De typisk mange ejere af arealer, udstyr og informationer i et knudepunkt gør det komplekst at sikre sammenhæng og koordinering af det samlede udtryk i forhold til passagererne. Det kan også være en økonomisk udfordring at skabe en rød tråd i den samlede indretning, så alle brugere føler sig godt hjulpet på vej.

Det er derfor nødvendigt, at der etableres forpligtende samlede investeringsplaner, hvor forholdene beskrives og håndteres for alle trafikanter, der benytter knudepunktet og de nærmeste omgivelser. Samlede planer kan medvirke til at sammenhængen over for kunderne prioriteres og i sidste ende sikres. De kan også understøtte og optimere koordineringen af anlægsarbejder på hver lokalitet.

Formuler krav om attraktive skiftepunkter

Man kan undres over, at det er så vanskeligt at sikre en god sammenhæng i det samlede trafiksystem. Der skal muligvis helt andre modeller på bordet, hvis de involverede parter skal tænke på tværs af projekter og transportformer. En mulighed kunne være, at statens bidrag til medfinansiering betinges af krav om god sammenhæng i de samlede trafiksystemer ved alle vigtige stop- og skiftesteder i det nye net. Kravet skal stilles til alle de involverede kommuner og trafikelskaber og gøre det let og attraktivt at benytte den nye højklassede forbindelse og den øvrige kollektive trafik for cyklister, bilister, fodgængere eller omstigere fra et andet kollektivt transportmiddel.

Ovenstående anbefalinger begrundes og forklares i rapporten fra COWI, og der er god grund til at læse med, når kommuner og trafikelskaber i de kommende år drøfter yderligere udbygning af både metro, letbane og BRT løsninger.

COWI's rapport kan læses [her](#):